

Das Einkaufszentrum im Gespräch

Autor(en): **Barro, Robert R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83 (1965)**

Heft 10

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-68113>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>



V. Ausnützungsziffer

Die Berechnung der bestehenden Liegenschaften nach dem System der AZ (Ausnützungsziffer: Verhältniszahl zwischen Bruttonutzfläche und Nettobaupläche) ergibt in diesem Gebiet einen Ueberblick der ganz ungleich ausgenutzten Liegenschaften. Der Plan zeigt, wo rein zufällig, ungeordnet und planlos Bauten um die Jahrhundertwende entstanden sind, die die heutige Planung erschweren.

Für die Kernzone von Zug (ohne die Altstadt aus dem XII. bis XVI. Jahrhundert) erhält man folgende Zahlen: Die totale Landfläche des untersuchten Gebietes beträgt 64 940 m², davon sind 46 070 m² Nettobaupläche und 18 864 m² Verkehrsflächen. Die totale Bruttonutzungsfläche (Wohnungen, Läden und Werkstätten) beträgt 86 320 m², und demnach ergibt sich eine Brutto-AZ von 1,35, d. h. die Bruttonutzfläche bezogen auf die totale Fläche des untersuchten Gebietes inkl. allen öffentlichen Freiflächen. Berechnet man die Bruttonutzfläche nur auf die Nettobaupläche, also alle öffentlichen Strassen und Plätze abgezogen, ergibt sich eine AZ von 1,9.

Die Ausnützung der Liegenschaften variiert sehr stark. Es ist jedoch auffallend, dass in den letzten Jahren Bauten mit Netto-AZ 4 gestattet wurden, genau wie man vor Jahrhunderten in Zug baute.

Die AZ in den Gebieten des 18./19. Jahrhunderts (Neugasse) ist gleichmässiger (3 bis 4), also auch höher als im westlichen Gebiet.

Die Freifläche für den Verkehr beträgt nur 28 Prozent. Wenn man bedenkt, dass für eine normale Erschliessung eines Wohnquartiers schon

mindestens 12 bis 15 Prozent der Gesamtfläche notwendig sind, zeigt sich schon daraus deutlich, dass die vorhandene Verkehrsfläche ungenügend ist.

Im Gebiet sind keine Freiflächen, weder für Sport, Schulen noch Kirchen vorhanden, wogegen Verwaltung und öffentliche Dienste bestehen.

Forderungen für die Planung

Aufwertung und Aktivierung des geplanten Gebietes von AZ 1,35 auf eine AZ von 2, was einer Bruttonutzungsfläche von 129 880 m² und bei 50 Prozent Nettobaupläche einer Netto-AZ von 4 entspricht. Es können in diesem Gebiet rund 50 Prozent mehr Nutzungsfläche untergebracht werden.

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Neuanlage oder Verbreiterung der Strassen von 28 Prozent auf 50 Prozent des Totalgebietes. (Nach den Erfahrungen müssen mindestens 50 Prozent des Landes für ein Zentrum für öffentliche Verkehrsflächen freigelegt sein.) Es müssen 13 606 m² neue Verkehrsflächen geschaffen werden oder 70 Prozent mehr als heute vorhanden sind.

Diese zusätzlichen Verkehrsflächen dürfen nicht nur der Verbreiterung der Hauptstrassen zukommen, sondern müssen hauptsächlich einer zweckmässigen Erschliessung der Hinterhöfe dienen. (Für die Erweiterung der Bahnhofstrasse und Neugasse um 5 m sind nur rund 2000 m² notwendig, so dass die übrigen 11 600 m² für die andern, ebenso lebenswichtigen Verkehrsflächen benutzt werden können.)

Das Einkaufszentrum im Gespräch

Mit dem Hinweis auf das Jungksche Buch «Die Zukunft hat schon begonnen» wurde vor einigen Monaten in diesen Spalten (SBZ 1964, H. 44, S. 773) der Versuch unternommen, das nunmehr auch in der Schweiz vermehrt auftretende Problem der Einkaufszentren einermassen zu situieren. Anscheinend vom gleichen Bestreben getragen, veranstaltete kürzlich die *Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen* eine Diskussion am runden Tisch unter dem Titel: «Shopping Centers – morgen beginnt schon heute!»

In einem Gespräch zwischen zwei Architekten und zwei Volkswirtschaftlern – Planer kamen erst in der allgemeinen Diskussion zum Wort – wurde zunächst der Begriff des Shopping Center als Gruppierung von Einzelgeschäften auf gemeinsamem Grundstück zur lückensen Deckung des Einkaufsbedürfnisses, sowohl in der Breite (Sortiment) als auch in der Tiefe (Preislagen), bei günstiger Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeit definiert.

Als Gründe für das Aufkommen von Shopping Centers wurde neben der stets zunehmenden Motorisierung mit der Neigung jedes Autofahrers (ob in Amerika oder in der Schweiz), möglichst viel mit dem Auto zu erledigen, die tiefe Umwandlung des Privathaushaltes durch die fortschreitende soziologische Gleichschaltung (erwerbstätige Ehefrauen, verschwindendes Hauspersonal) angegeben. Gleich-

sam zur Familienangelegenheit erhoben, bedingt das Einkaufen, seltener und konzentrierter getätigt, auf der einen Seite Kühlschranks und Auto, auf der anderen eben entsprechende Einkaufsgelegenheiten.

Soziologen sehen dabei eine nicht ungefährliche Aufwertung des Kaufens als Hobby sich abzeichnen, wie wenn die immer nivellierteren Menschenmassen keine andere Entfaltung der persönlichen Phantasie mehr wüssten. Aber nicht nur im Bereich der Ethik, sondern auch in demjenigen der Volkswirtschaft könnte die Einführung von Shopping Centers fragwürdige, wenn nicht gar unerwünschte Auswirkungen zeigen. Was den Verkehr betrifft, wird wohl das Stadtzentrum entlastet, dafür das Strassennetz im ganzen zusätzlich belastet, denn bedeutend längere Strecken sind durch mehr Fahrzeuge in beiden Richtungen zu befahren. Zur starken Anpreisung erhöhter Dienstleistungen an die Kunden will es sich auch nicht recht reimen, dass es diese sind, die sich zur Ware begeben müssen, und nicht umgekehrt. Das grösste Bedenken ist jedoch das ungeklärte Verhältnis zu den gleichzeitig geplanten benachbarten geschäftlichen Ortszentren, denn das Gespräch konzentrierte sich immer mehr auf das erste konkrete schweizerische Projekt des Einkaufszentrums Glatz-Zürich. Während von einem solchen die traditionellen stadtzürcherischen Geschäftsstrassen voraussichtlich kaum beeinträchtigt werden, ist dies

DK 725.211

vielleicht für die ebenfalls erst projektierten Neugründungen, z.B. in Regensdorf oder Dübendorf, die auf eine ausreichende Kundschaft angewiesen sind, eher der Fall. Zu Recht oder Unrecht fiel zum Schluss aus dem Mund eines Planers das Wort Schizophrenie, wenn wie hier, parallel Projekte gefördert werden, die sich gegenseitig ausschliessen, oder zumindest gefährden. Zu Recht oder Unrecht, denn es kann ebenso sehr an der mangelnden Voraussicht von Planern und Behörden in Anbetracht einer unübersehbaren Entwicklung, als am ungestümen Vorgehen profitstrebiger Kreise liegen, wenn mit Missständen gerechnet werden muss, bevor überhaupt etwas in Angriff genommen wird.

Dass solche gewichtigen Einwände, die übrigens im vorerwähnten Aufsatz der SBZ bereits angedeutet waren, erst in der allgemeinen Diskussion laut wurden, mag erstaunen. Noch merkwürdiger mutet das vollständige Übergehen der bisherigen Kristallisation in zwei grundverschiedene Typen an, den integrierten inmitten einer Siedlung und den nicht integrierten auf freiem Feld. Es wäre dann herausgekommen, dass das Zürcher Projekt weder das eine noch das andere sein bzw. bleiben kann . . . Da im Laufe des Abends allmählich der Eindruck entstand, dass es sich bei der Veranstaltung mehr darum handelte, die Fachwelt mit der speziellen Bauabsicht eines Einkaufszentrums Glatt-Zürich vertraut zu machen, als eine allgemeine Orientierung vorzunehmen, ist es nicht undenkbar, dass man diese fragliche Seite der Angelegenheit lieber etwas im Schatten liess. Es ist aber auch möglich, dass der geistreiche, jedoch etwas dilettantisch anmutende Dialog seine eigenen Wege ging und daher unbequeme Themen beiseite liess.

Man kann sich überhaupt fragen, ob die heute so gerne gepflegte Diskussion am runden Tisch nicht zwangsläufig zu einer Verflachung und Verzerrung des Gesprächstoffes führt. Abgesehen vom Risiko gänzlicher Auslassungen und mangelnder konkret-authentischer Angaben ist die beabsichtigte Ungezwungenheit und Kurzweile ohnehin mit rhetorischem Leerlauf und entsprechendem Zeitverschleiss teuer erkaufte. So wurde am Diskussionsabend wohl die Frage der Verkaufszeit, d.h. des umstrittenen Abendverkaufs, mit allen Voraus-

setzungen und Auswirkungen gebührend behandelt, diejenige der baulichen Gestaltung, geschweige denn der städtebaulichen Zusammenhänge dagegen kaum gestreift. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, dass sogar ein nüchterner Vortrag anhand der einstweilen bekannten, wenn auch heute noch aus verschiedenen Quellen zusammenzustellenden Daten über bisherige Erfahrungen und zukünftige Pläne einen besseren und vor allem vollständigeren Überblick über das Thema im allgemeinen und den Einzelfall im besonderen gegeben hätte.

Robert R. Barro

Weltausstellung des Verkehrs, München, 25. Juni bis 3. Oktober 1965

DK 061.4:656

Die I. Weltausstellung des Verkehrs (IVA) belegt eine Fläche von 500 000 m² im wesentlich erweiterten Münchner Ausstellungspark auf der Theresienhöhe und im Südteil der Theresienwiese. Die Ausstellung bietet zum ersten Mal die Gelegenheit einer Übersicht und fachmännischen Darstellung der Entwicklung des Verkehrs in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Sie umfasst im weitesten Sinne alle Gebiete des Verkehrs: auf Schiene und Strasse, zu Wasser und in der Luft, ferner das Nachrichtenwesen einschliesslich Rundfunk und Fernsehen, die Energieversorgung, den Welttourismus und die Weltraumfahrt. Die IVA gliedert sich in folgende Gruppen: Aluminium im Verkehr – Bergbahnen – Binnenschifffahrt – Chemie und Kunststoffe im Verkehr – Eisen und Stahl – Energieversorgung – Europäische Privateisenbahnen und regionale Kraftverkehrsdienste – Individualverkehrsmittel – Jugendverkehrsgarten – Luftfahrt – Öffentlicher Nahverkehr – Post und Fernmeldewesen – Raumfahrt – Rundfunk und Fernsehen – Schienenverkehr – Seeverkehr – Speditionswesen – Stadtverkehr – Strassenverkehr – Tourismus – Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung, Lärmbekämpfung und Verkehrswissenschaft – Zweirad.

Bildmontage von der I. Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) 1965 in München. Im Mittelpunkt des Bildes der eigentliche Ausstellungspark. Um ihn herum gruppieren sich auf der Theresienhöhe und auf der Wiese die alten und neuen Ausstellungshallen, insgesamt 38. Vor der «Bavaria» (links oben) präsentiert sich das internationale Luft- und Raumfahrt-Zentrum mit den Hallen für Luftfahrt, Raumfahrt und Welt-Tourismus. Rechts oben der 100 m hohe IVA-Turm («Le Spiral» der Expo 65), das Wahrzeichen der Weltausstellung. Vor ihm endet die mehr als 300 m lange neue Verbindungsbrücke zum Ausstellungsgelände, die über das grosse IVA-Gelände der Bundesbahn führt. Links ist ein Teil des «Oktoberfestes» zu sehen, das noch während der Weltausstellung beginnt. Eine Seilbahn führt zur Theresienhöhe hinauf.

